



Začátkem roku 2012 se na náš trh dostal model parní lokomotivy BR 38 od firmy Roco jako řada 377 ČSD, přesněji číslo 377.0513. Byla to příjemná novinka pro tuzemské modeláře. K dispozici byly dvě verze. Jednak analogová, jednak digitalizovaná - ta včetně zvuku. Mírné rozčarování asi přinesla cena modelů, kdy analogová verze stála více než šest tisíc korun. Cena zvukové verze se vyšplhala k osmi tisícům. V porovnání s BR 44, která jakožto pětikolák musela být minimálně stejně náročná na výrobu, ne-li náročnější, je to přeci jenom docela rozdíl. I já jsem se smířil s tím, že „za ty prachy“ si ji odpustím, protože tiskárnu na peníze nemám. Nicméně okolnosti mi byly nakloněny a tak nakonec došlo na to, že se model objevil i u mě ve vitríně.

Vzhled

Balení modelu je provedeno následovně: V kartonové krabičce s okénkem, skrze které není nic vidět, protože je podloženo modrým papírem s logem Roco, jsou molitanové výstelky. Mezi nimi je vložen blistr s modelem a na něm je další molitan přes celou plochu krabičky. Přiznám se, že jsem rád za ty vitríny, do blistru se to dává dost špatně (nebo mám volšový ruce). Na dně krabičky je několik dokumentů: údržba, přehled dílů, zprovoznění a místa, kde lokomotivu mazat.

Model je opravdu velmi detailně zpracován. Nýty, trubky, krabovaný plech - vše je precizní. Dokonce i stanoviště strojvedoucího je vybaveno. Trochu rezerva je u potisku, jak ukazuje foto, pouhým okem to ale není vidět ani ze vzdálenosti 10 cm. Rozvody jsou z nelámavého plastu, náklad uhlí na tendru z kovového odlitku, stejně jako celé tělo tendru. Uhlí (jak je zvykem snad u všech výrobců) je „nasypano“ až po kraj, ovšem za sajtou jsou naznačeny i přepadané uhlíky, což je neobvyklý a milý detail. Díl s uhlím je samostatný a odnímatelný, pod ním se schovává rozhraní pro digitální dekodér (PluX16), v analogu pochopitelně opatřeno propojkou. Po vybalení modelu na čele nenajdete spřáhlo ani šachtu. Jsou uloženy v sáčku s doplňky a modelář si je může osadit dle potřeby. Pro vitrínkáře dobrá volba, alespoň jim za šroubovkou nestraší prázdná šachta.

Na obou čelech se nachází 2-bodové osvětlení z teple bílých LED, samozřejmě se přepíná podle směru jízdy. Provedeno je pomocí světlovodů. Výrobce opatřil model třemi kinematikami, vpředu, vzadu i mezi lokomotivou a tendrem. Spojení obou dílů je rozebíratelné, stačí je od sebe opatrně odtáhnout a tím se vycvakne vidlička z čepu. Elektrické spojení je provedeno 6-pinovým konektorem. Boční dvířka v budce strojvedoucího jsou vyřešena stejně jako u BR 44. V oblouku se podle potřeby vychýlí dovnitř a po vyjetí z oblouku je pružinka opět vrátí do původní polohy.

Pohon a jízdní vlastnosti

Pohon modelu je uložen v tendru, zajišťuje jej 5-pólový motor. Můj model má hnané první tři nápravy, poslední je běžná. Měl jsem v ruce i model, jehož tendr měl hnaná všechna dvojkolí - byla to ale ozvučená verze. Důvod neznám. Z výroby byla všechna tři hnaná dvojkolí opatřena na obou kolech bandážemi. Přibaleno však bylo ještě jedno nebandážované, které jsem využil. Sběr proudu sice probíhá prostřednictvím všech tří spřažených náprav lokomotivy a všech čtyř náprav tendru, ovšem sběr pomocí bandážovaných kol není tak nějak plnohodnotný. Na svém kolejišti rozhodně nepotřebuji nijak závratnou tažnou sílu, takže jsem s čistým svědomím druhou hnanou nápravu tendru vyjmul a nahradil ji nebandážovanou. V tuto chvíli je tedy proud přiváděn pěti nebandážovanými a dvěma bandážovanými dvojkolími. Stačí to, jezdí to. Model je i dostatečně těžký, jeho hmotnost činí **167 gramů**, takže tažná síla je zajištěna.

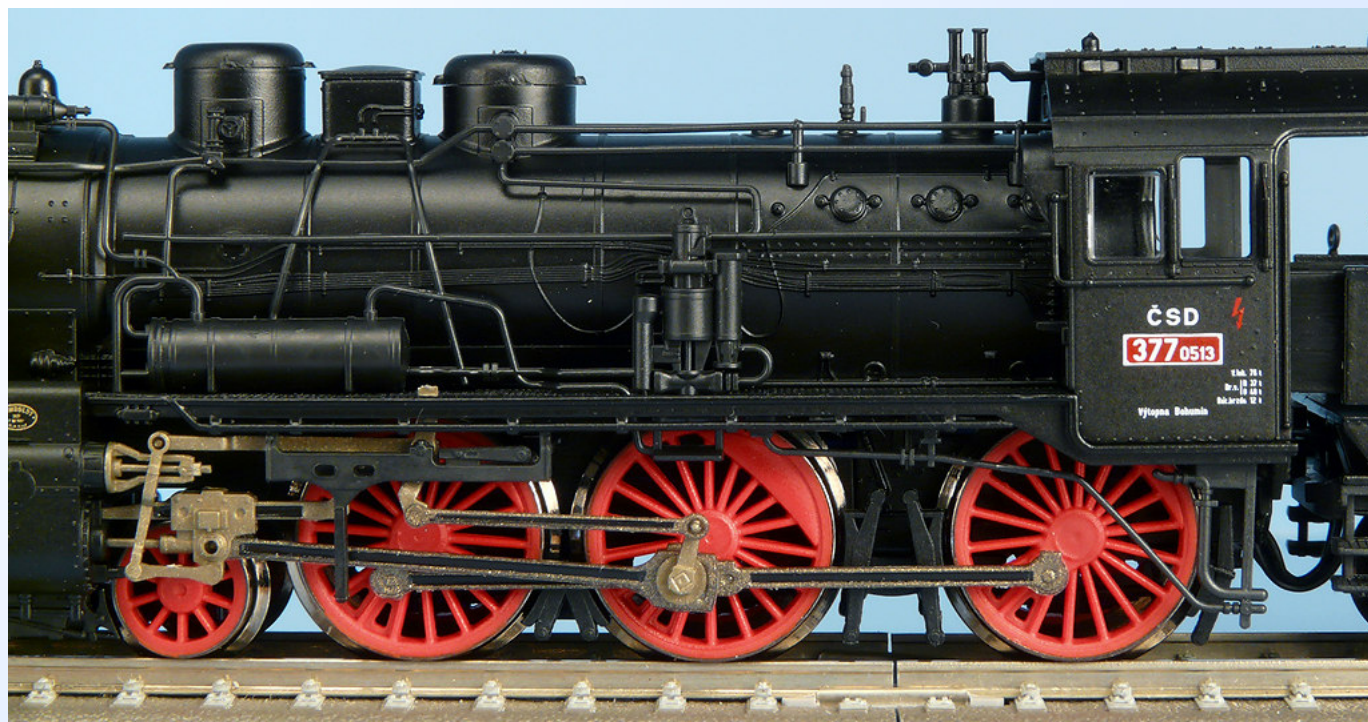
Jízda modelu je relativně tichá, při čistých kolejkách i kolech klidná, plynulá. Řídil jsem se doporučením výrobce a model zajel v obou směrech minimálně 30 minut. Zaznamenal jsem však drobný problém s pohupováním tendru, což bude najisto zapříčiněno (už se z toho stává tradice) mírně šmajdavými dvojkolími. Všimnete si toho při pozorném sledování modelu v nižších rychlostech. Při běžném pohledu jen stěží.

Spřažená dvojkolí jsou běžná, mají dostatečnou boční vůli (předešlým střední dvojkolí) a lehký chod. Není tedy třeba se obávat, že by snad kola měla tendenci se (hlavně v oblouku) blokovat a smýkat. Loukotě jsou čisté, jemné. Žel, nikde není uveden údaj o nejmenším průjezdném poloměru. Ani v přibalených dokumentech, ani na webu výrobce. Mohu tedy nabídnout pouze své vlastní poznatky, tedy že 310 mm, ba dokonce i plechových 286 mm model projede bez sebemenšího zaváhání. I staré plechové kolejiště, letité a hrubě nekvalitní, avšak pro potřeby testu očištěné, projel model naprosto spolehlivě. Jak tomu je na poloměru 267 mm, to skutečně nevím, nemám jej k dispozici. Na kolejišti oblouky pod 310 mm nemám. Model se rozjíždí při napětí **3,1 V** s odběrem proudu **90 mA** rychlostí asi **13,1 km/h**. Při 12 V jede rychlostí **152,3 km/h** a odebírá **104 mA**. Dojezd z plné rychlosti je **69 mm**.

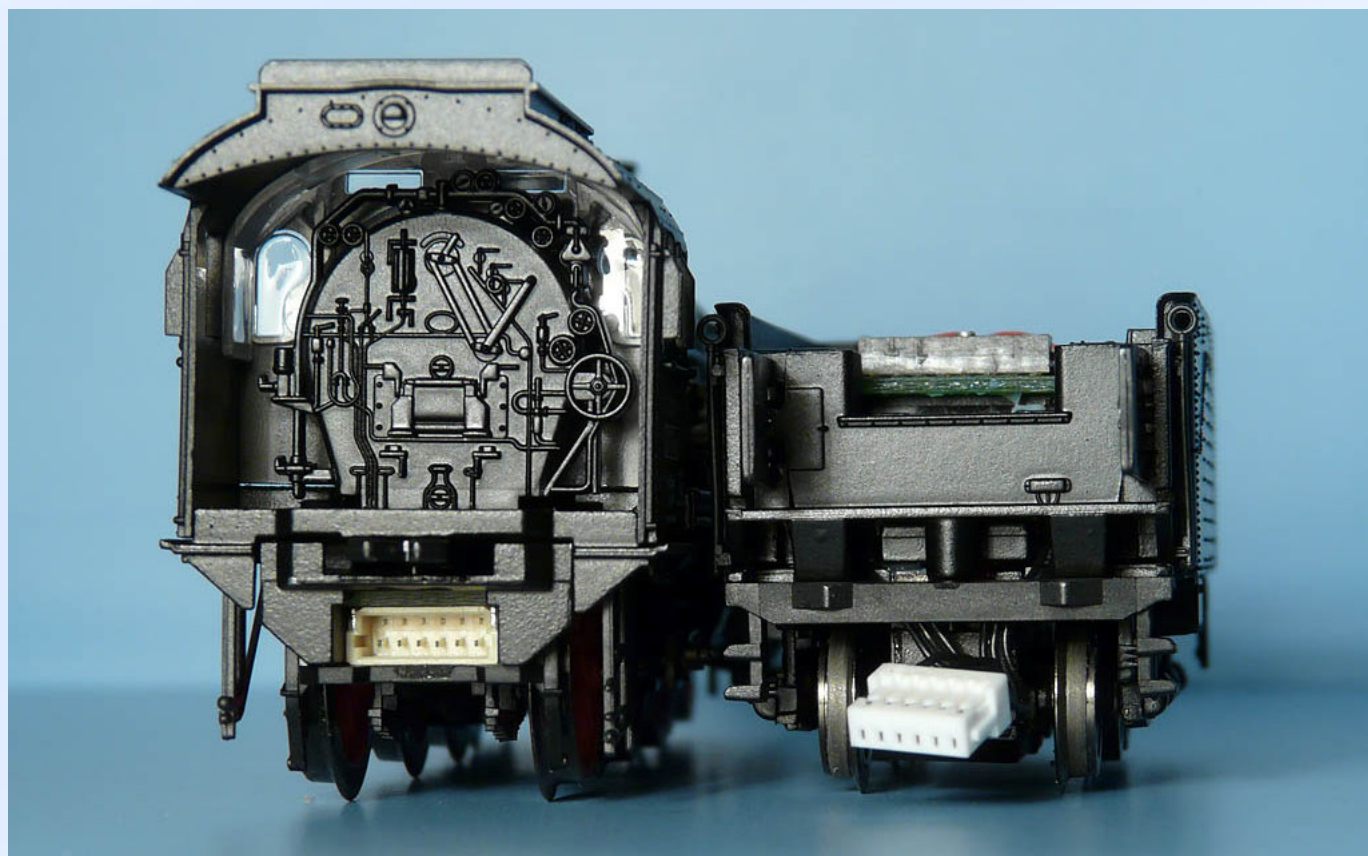
Závěr

Chcete kvalitní model? Pak mohu stroj 377 vřele doporučit. Ovšem jak zde již zaznělo, připravte na to svoji peněženku. Nejedná se sice vyloženě o závratnou částku, známe modely i o několik tisíc dražší, ale i tak je to dost a člověk si opravdu dlouho rozmýšlí, zda své peníze investuje. Pokud se rozhodnete pro nákup, bude vám odměnou nejen mechanicky dobře fungující produkt, ale též model, který se jen tak neokouká.

OBRÁZKOVÁ PŘÍLOHA



Obr. 1: Potrubí, rozvody, nýty, loukotě... vše je precizně zpracováno.



Obr. 2: Vnitřní čela. Je zde vidět stanoviště i propojovací kabel obou dílů.



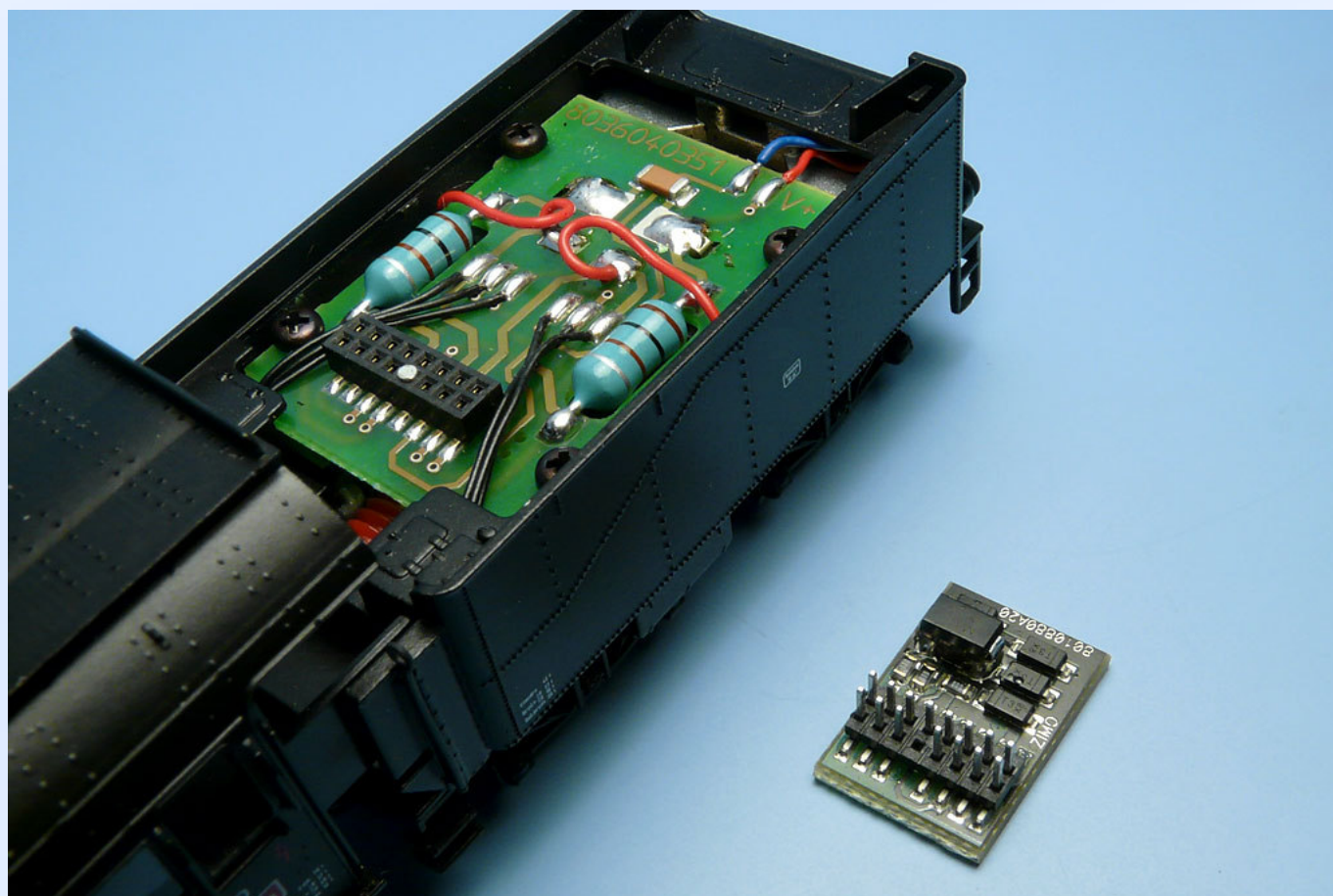
Obr. 3: Vnější čela se světly.



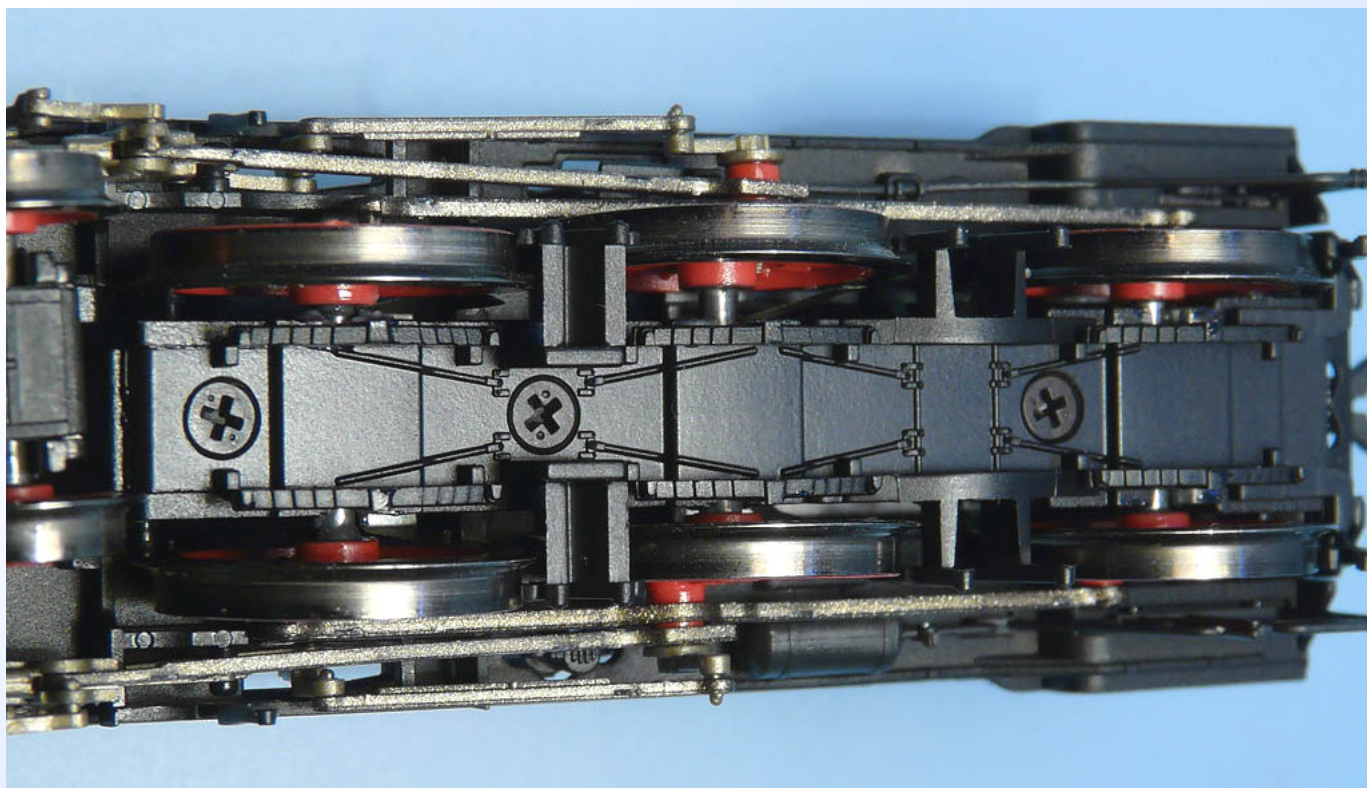
Obr. 4: Uhlí s přesypnými uhlíky mimo zásobník. Uhlí i tělo tendru jsou z kovu.



Obr. 5: Popisky v detailu. Vše čitelné, ale jde to lépe.



Obr. 6: K rozhraní (PluX16) se dostaneme po sejmutí vrchní části tendru.



Obr. 7: Kola mají dostatečnou boční vůli.



Obr. 8: Celkový pohled na model.